

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Mathias Buschbeck, Emilie Flamand-Lew, Lisa Mazzone, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Sarah Klopmann, Sophie Forster Carbonnier, François Lefort, Frédérique Perler, Christina Meissner

Date de dépôt : 22 octobre 2014

Proposition de motion

Une halte de train à Saint-Jean/Charmilles : ce nœud ferroviaire densément peuplé doit être desservi

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- l'acceptation par une large majorité du peuple suisse et genevois de la création d'un fonds pérenne pour le financement des infrastructures ferroviaire (FIF) le 9 février 2014 ;
- le devoir de Genève de planifier son développement ferroviaire selon ce mandat populaire ;
- que Genève s'est, jusqu'à présent, distingué par l'absence d'anticipation en matière ferroviaire, conduisant à des rattrapages dans l'urgence (3^e voie Genève-Coppet, CEVA, gare souterraine...) ;
- les 35 000 habitants pour qui une telle infrastructure représenterait la halte ferroviaire la plus proche de leur domicile (soit pratiquement 10% de la population cantonale) ;
- la revendication ancienne des habitants du quartier pour la réalisation d'une halte ferroviaire dans le secteur ;
- les réserves foncières prévus par le Conseil d'Etat dans le secteur « Sous-Cayla » dans le but d'y prévoir l'implantation d'une halte ferroviaire ;
- la situation nodale de cette halte, située au croisement des deux principales voies ferroviaires du canton ;
- que l'opportunité de créer cette halte serait renforcée par l'exploitation voyageur du « tunnel de Châtelaine » ;

- que les distances entre les autres haltes ferroviaires et la halte Saint-Jean/Charmilles seraient comparables à ce que l'on trouve dans d'autres grandes villes de Suisse,

invite le Conseil d'Etat

à permettre la réalisation d'une halte ferroviaire dans le secteur Saint-Jean/Charmilles, dans le cadre des crédits prévus dans « FIF 2 ».

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'histoire du rail genevois, depuis l'arrivée du train à Genève en mars 1858, n'a longtemps été qu'une série de rendez-vous manqués. En effet, au XIX^e siècle, la France décide de construire son réseau en contournant Genève, décision à l'origine des problèmes structurels du réseau ferroviaire du Grand Genève.

Genève, en décidant de construire le CEVA, a entrepris de réconcilier son réseau ferroviaire. En effet, le CEVA permettra de joindre les réseaux suisse et savoyard et sera ainsi la colonne vertébrale du réseau RER franco-valdo-genevois.

Si cette infrastructure révolutionnera la mobilité dans notre agglomération en permettant au rail de devenir une véritable alternative en déplacement, elle ne constitue qu'une étape.

En effet, depuis le 9 février 2014, la donne a changé au niveau national. Le peuple suisse, en se prononçant à une large majorité en faveur de FAIF, a permis de mettre l'extension souterraine de la gare Cornavin sur les rails. Mais cette votation a également permis la mise en place d'un fonds pérenne du financement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse, FIF.

L'absence d'un réseau ferroviaire préexistant à Genève n'a pas permis, comme à Zurich par exemple, la mise en place d'un réseau RER par la mise à niveau des infrastructures existantes, expliquant en partie le retard pris. Car cette absence de réseau a aussi eu comme conséquence un manque d'intérêt à Genève pour le développement de l'offre ferroviaire ; Berne a quasiment dû imposer la troisième voie Genève-Coppet, le financement du CEVA par la Confédération a dû se faire au forceps et les fonds pour l'extension de la gare Cornavin n'ont été intégrés qu'in extremis dans FAIF.

Il est temps qu'à Genève nous anticipions nos besoins ferroviaires dans le cadre de l'attribution des fonds FIF afin d'obtenir le soutien de la Confédération de telle sorte à pouvoir rattraper notre retard en la matière.

C'est pour cette raison que les Verts préconisent la création d'une halte ferroviaire à Saint-Jean/Charmilles.

En sus, il sied d'apporter quelques précisions à ces éléments, notamment en ce qui concerne le bassin de population concerné. Aujourd'hui, contrairement aux idées reçues, le secteur le plus densément peuplé de

Genève est celui se trouvant de part et d'autre d'une ligne Cornavin-pont Butin. En effet, plus de 60 000 habitants habitent ce secteur, soit plus de 15 % de la population de notre canton. Si le train traverse ce secteur aujourd'hui, force est de constater qu'il ne s'y arrête pas. Plus de 30 000 personnes habiteraient à moins de 800 mètres de cette infrastructure, soit bien plus que la plupart des haltes ferroviaires de notre canton.

D'autre part, il convient également d'aborder la question de la distance, parfois considérée comme insuffisante, qui sépare cette halte, la gare Cornavin et les autres gares existantes et ou en phase de création et qui pour certains conduirait à questionner le bien-fondé de sa réalisation. Vous trouverez ci-dessous quelques comparaisons avec la situation zurichoise où aucune de ces haltes n'est remise en cause.

A Zurich :

Zurich HB-Stadelhofen : 1,6 km

Zurich HB-Hardbrücke : 1,6 km

Distance prévues entre les haltes CEVA :

Cornavin-Lancy : 3,7 km

Lancy-Bachet : 1,6 km

Champel-Eaux-Vives : 1,4 km

Sur la ligne Cornavin-Coppet :

Cornavin-Sécheron : 1,2 km

En cas de réalisation de la halte de Saint-Jean/Charmilles :

Cornavin-Saint-Jean/Charmilles : 1,6 km

Saint-Jean/Charmilles-Lancy : 2,1 km

On peut donc constater que si la halte de Saint-Jean/Charmilles est réalisée, la distance entre les arrêts ne sera pas inférieure à ce qui se vérifie ailleurs à Genève comme en Suisse. C'est pourquoi les Verts invitent le Conseil d'Etat à permettre la réalisation d'une halte ferroviaire dans le secteur Saint-Jean/Charmilles, dans le cadre des crédits prévus dans « FIF 2 ».

Au vu de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à approuver cette motion afin qu'elle soit renvoyée au Conseil d'Etat.